



# Undersökning av stadskvaliteter i två bostadsområden i Uppsala

Henrik Ljungman



Kandidatarbete vid institutionen för stad och land  
Sveriges lantbruksuniversitet Uppsala  
Landskapsarkitektprogrammet 2012

*SLU, Sveriges lantbruksuniversitet, Fakulteten för naturresurser och lantbruksvetenskap*  
Institutionen för stad och land, avdelningen för landskapsarkitektur  
EX0499 Projekt i landskapsarkitektur, 2012, 15 hp på landskapsarkitektprogrammet,  
*Uppsala*  
Nivå: Grundnivå G2E  
© Henrik Ljungman  
Titel: Undersökning av stadskvaliteter i två bostadsområden i Uppsala  
Engelsk titel: Investigation of urban qualities in two neighbourhoods in Uppsala  
Nyckelord: Attraktiva Bostadsområden, Attraktiva stadsmiljöer, Stadskvaliteter, Stadsplanering, Stadsutveckling  
Handledare: Lena Steffner, SLU, institutionen för stad och land  
Examinator: Ylva Dahlman, SLU, institutionen för stad och land  
Online publication of this work: <http://epsilon.slu.se/>

# Sammandrag

Målet med undersökningen är att utreda hur sju definierade stadskvaliteter ser ut i två bostadsområden i Uppsala och att undersöka om dessa kvaliteter på ett enkelt sätt kan mätas. Vidare diskuteras dess inverkan och framtida betydelse för de två områdena, och en generell diskussion om hur de sju stadskvaliteterna kan behandlas i stadsbyggnadssammanhang förs. I en rapport gjord i Stockholm visar resultaten att sju stadskvaliteter tydligare korrelerar med betalningsviljan för bostadsrätter än andra stadskvaliteter. Baserat på dessa sju attraktiva stadskvaliteter för boende undersöktes kvaliteternas förekomst genom platsbesök och analys av stadsdelarna Gottsunda och Kungsängen. Resultaten visar att Kungsängens centrala läge i Uppsala gör att tillgången till de sju stadskvaliteterna är högre än i Gottsunda. Gottsunda saknade de flesta av de sju kvaliteterna. Undersökningen visar att den använda metoden är relativt enkel men inte helt precis. De sju stadskvaliteterna är ett av många sätt att se på stadsbyggandet som troligen kan ge en ny vinkel i synen på stadsnära bostadsbebyggelse, främst ur de boendes synvinkel och de bör inte ses som ett facit som dikterar hur byggande ska ske.

## Abstract

The intention of this paper is to investigate what seven predefined urban qualities look like in two neighbourhoods in the city of Uppsala. The aim is to investigate whether these qualities easily can be measured. Moreover their impact on, and future meaning for, the two neighbourhoods is discussed. Also, a general discussion is held on how the seven urban qualities can be used in urban planning. A study where urban qualities are tested completed in Stockholm reveals that seven urban qualities better correlate with apartment prices than other urban qualities; this makes them more attractive for housing. With these seven urban qualities as a platform, the occurrence of the qualities were measured through investigation on site and analysis of the neighbourhoods Gottsunda and Kungsängen. The result showed that it's the central location of Kungsängen in Uppsala that makes the seven urban qualities more frequently occurring compared with Gottsunda. Gottsunda lacked most of the seven urban qualities. This paper indicates that the method used to investigate the neighbourhoods were relatively easy to use but the result had a certain degree of imperfection. Furthermore it is illustrated that the original study of the seven urban qualities, is just one of many ways to look at urban development, and this is mainly from the resident's point of view. The study should not be seen as a complete recipe that dictates development of city neighbourhoods, but it could probably bring a new helpful perspective to urban development.

# Introduktion

Många större svenska tätorter har under senare år höjt prognoserna för befolkningstillväxt. Stockholms län förväntas att öka med ca 20 000 invånare per år fram till 2030 (Stockholms läns landsting 2010) vilket innebär att en storskalig exploatering måste ske. Det kommer att vara viktigt hur tätorter utformas för att skapa attraktiva boendemiljöer.

I Kell Åströms bok *Stadsplanering i Sverige*, beskriver han hur olika ideologier har blivit normbildande för stadsbyggnad under olika tidsepoker. Dessa olika ideologier har sina slagord som påverkat hur stadsbilden utformats (Åström 1993). Kvaliteterna i dessa områden har ofta varit svåra att utvärdera då de baserats på subjektiva uppfattningar och i sin tur även en subjektiv debatt där relationen mellan olika stadsbyggnadskvaliteter varit svåra att mäta objektivt.

Bill Hillier som är en föregångsman inom stadsrumsanalys beskriver att många arkitektoniska teorier varit bra för att generera design men att utfallet av designen sällan överensstämde med vad som försöktes uppnås. De normbildande arkitektoniska teorierna var för svaga analytiskt och hade dålig koppling till verkligheten. Istället efterfrågar Hillier ett analytiskt angreppssätt där samband inom, och mellan arkitektur och stadsbyggnadselement faktiskt mäts och beläggs (Hillier 2007 s47). När framtidens bostadsområden byggs är det viktigt att veta mer om vad olika stadsbyggnadselement innebär för det faktiska utfallet av bebyggelse och attraktiviteten för ett område.

Stadsanalysföretaget Spacescape har tillsammans med företaget Evidens, som utför bostadsmarknadsprognoser, arbetat fram rapporten *Värdering av stadskvaliteter* (Bernow och Ståhle 2011). Rapporten är beställd av Stockholms stadsbyggnadskontor och Regionplanekontoret Stockholms läns landsting samt Haninge, Lidingö och Nacka kommuner. Rapportens syfte är att identifiera stadskvaliteters attraktivitet för boende och därigenom ge underlag för exploateringsekonomiska analyser. Istället för att fokusera på de ekonomiska aspekterna har jag utifrån rapportens resultat analyserat om två bostadsområden hade de attribut som bedömdes vara attraktiva. Uppsatsen riktar sig till stadsplanerare, landskapsarkitekter och forskare inom området landskapsarkitektur och samhällsbyggnad.

## Bakgrund

Rapporten *Värdering av stadskvaliteter* (VAS) (Bernow och Ståhle 2011), har till syfte att identifiera stadskvaliteter attraktiva för boende. Studien visar på relationen mellan stadsbyggande och stadskvaliteter och den ger underlag för exploateringsekonomiska analyser och en ekonomiskt hållbar stadsutveckling.

VAS utgår ifrån att försäljningspriser av bostadsrätter kan likställas med attraktivitet för boende. Studien innefattar således inte attraktivitet för småhusbyggnad utan tittar på försäljningar i en mer urban kontext. Med utgångspunkt i den befintliga stadsstrukturen görs olika typer av GIS (Geografiska Informationssystem) -analyser där tänkbara stadskvaliteters påverkan på försäljningspriset testas. 1000 olika stadskvaliteters förekomst har testats mot påverkan av försäljningspris på bostadsrätter (Bernow och Ståhle 2011 s7). Stadskvaliteterna har sedan analyserats efter att ha testats i en regressionsmodell. Regressionsmodellen mäter förklaringsvärdet för de olika stadskvaliteternas påverkan på priset. Av alla

de testade stadskvaliteterna framgår det att sju stycken stadskvaliteter har starkare förklaringsvärde för det genomsnittliga försäljningspriset av bostadsrätter än vad andra stadskvaliteter har. De sju stadskvaliteterna är: Närhet till city, Närhet till spårstation, Tillgång till gång- och gatunätet, Tillgång till urbana verksamheter, Tillgång till park, Närhet till vatten och Kvartersform (Bernow och Ståhle 2011 s12).

### **Begrepp**

Samtlig information nedan är tagen ur rapporten VAS (Bernow och Ståhle 2011). Begreppen beskriver hur kvaliteterna är uppmätta och hur de betraktas.

**Närhet till city** är mätt utifrån det upplevda gång- och cykelavståndet till centralstationen. Närheten i restid med bil och kollektivtrafik visade sig inte alls vara lika viktigt för attraktiviteten (Bernow och Ståhle 2011 s16).

**Närhet till spårstation** är mätt utifrån 500 meter gångavstånd till entrén av tunnelbana, pendeltåg eller spårvagnsstation. Även här är närhet till spårstationen i gångavstånd viktigare för attraktiviteten än restid med kollektivtrafik och bil (Bernow och Ståhle 2011 s18).

**Tillgång till gång- och gatunätet** innebär hur sammankopplat gatunätverket är inom 12 axialsteg. Ett axialsteg motsvarar förenklat en rak siktlinje, eller en rak gatusträckning, i ett stadsrum. 12 axialstegs sammankoppling betyder hur många andra axlar som skär axialstegen på 12 axlars avstånd från utgångspunkten. Detta visar att ett väl sammankopplat gatunät är viktigt för attraktiviteten (Bernow och Ståhle 2011 s 24). Däremot ger bilvägnätet ingen större attraktivitet även om blandtrafik inte utgör något hinder för gånggatunätet (Bernow och Ståhle 2011 s 24).

**Tillgång till urbana verksamheter** är närheten inom en kilometers avstånd till restaurangverksamhet som barer och caféer men även småbutiker och kulturverksamheter som teater, gallerier, konsertlokaler, biografier och museer. Bland stadens variation och stadsgator med många verksamheter visar sig ha större värde än homogena bostadsområden med få gatuentréer (Bernow och Ståhle 2011 s19). Urbana verksamheter är starkt kopplade till befolknings täthet, minskar tätheten minskar även förekomsten av kultur, handel och restauranger (Bernow och Ståhle 2011 s19).

**Tillgång till park** är mätt i antal kvadratmeter parkyta inom en kilometers gångavstånd där park är definierat som ett grönområde större än 0,25 hektar som mestadels består av fri gräsyta men som också har plats för lek och sportanläggningar. Osammanhängande grönyta och vild natur visar inte alls samma värde för boende som stora öppna parker med många olika inslag som lek, sport och rofylldhet (Bernow och Ståhle 2011 s22).

**Närhet till vatten** är definierat som gångavstånd till vattenområden större än fem hektar. VAS bekräftar att närhet till vatten och sjöutsikt är attraktivt (Bernow och Ståhle 2011 s21).

**Kvartersform** mäter graden av slutenhet inom kvarteret och antalet entréer ut mot gatulivet. Slutna kvarter anses vara mer attraktivt än öppna möjligen därför att de bildar ett tydligt stadsrum och skapar en avskild innergård. Kvarterformen innerstad och trädgårdsstad anses mest värdefulla i Stockholm (Bernow och Ståhle 2011 s23).

## Syfte

Att utifrån rapporten *Värdering av stadskvaliteter*, VAS, resultat undersöka och diskutera förekomst av de sju stadskvaliteterna i befintliga bostadsområden i Uppsala. Detta sker utifrån antagandet att de sju stadskvaliteterna kan anses vara de mest värdefulla stadsbyggnadskvaliteterna som påverkar boendepriiser. Delfrågor som jag ställde var:

Kan jag på ett enkelt sätt mäta de sju stadskvaliteternas förekomst i en fältstudie och genom kartmaterial?

Kan vetenskapen om de sju stadskvaliteterna bidra till att förstå stadsdelsars attraktivitet, problem och möjlig förbättringspotential?

## Avgränsningar

Fallstudien ämnade inte behandla huruvida det finns grund att hävda att de sju stadskvaliteterna kan anses vara mer attraktiva än andra stadskvaliteter. Istället konstaterades att rapporten VAS presenterade ett resultat, och utifrån det resultatet undersöktes om de sju kvaliteterna också kunde urskiljas i Uppsala. Genom att undersöka endast två bostadsområden i Uppsala, Gottsunda och Kungsängen, så smalnades undersökningen av. Gottsunda valdes eftersom det är ett miljonprogramsområde med särdrag som återfinns i många liknande områden runt om i Sverige. Således kunde Gottsunda ses som en representant för flera liknande områden. Kungsängen delar drag med många andra nybyggda områden och är därför delvis representativ för hur det byggts det senaste decenniet.

## Metod

Fallstudie av förekomsten av sju stadskvaliteter gjordes utifrån min personliga bedömning i Gottsunda och Kungsängen. Detta skedde genom platsbesök och studie av kartmaterial. Begreppen som bedömdes var: Närhet till city, närhet till spårstation, tillgång till gånggatunät, tillgång till urbana verksamheter, tillgång till park, närhet till vatten och kvartersform. Eftersom metodens syfte i den här studien inte var att använda de specifika kvantifierade termerna ur VAS (Bernow och Ståhle 2011) för att ta fram mätbara data genom GIS-analyser, så omdefinierades begreppen. Detta för att enklare övergripligt kunna identifiera och diskutera de sju stadskvaliteterna utifrån de studerade stadsdelarnas sammanhang. Till exempel så definierade jag inte tillgång till gånggatunätet som hur sammankopplat det är över 12 axialsteg, vilket kräver en space-syntax analys utandiskuterade mer övergripligt om gånggatunätet var tydligt sammanvävt. Metoden tillämpades genom att förekomsten av de olika kvaliteterna, var och en för sig, diskuterades utifrån platsens förutsättningar.

Meningen med metoden med var att på ett transparent och enkelt sätt övergripande diskutera vilka stadskvaliteter som fanns i ett område. Denna metod var relativt enkel och inte särskilt resurskrävande. Den går att använda för att analysera befintlig samt planerad byggnation. Resultatet ger en fingervisning om hur det i stora drag kan planeras och byggas, utan att i detalj styra utformningen. Metoden kan ses som ett snabbare och billigare komplement till GIS-analyser av de sju stadskvaliteterna.

Begreppen som undersöktes utifrån de besökta platserna var:

**Hur ser närheten till city ut?** Bedömningen skedde genom att studera stadsdelens läge i staden utifrån kartmaterial.

**Hur ser närheten till spårstation ut?** Bedömningen gjordes utifrån förekomsten av spårstationer utifrån kartmaterial.

**Hur sammanvävt är gång- och gatunätet?** Bedömningen gjordes utifrån hur sammankopplat gång- och gatunätet var samt hur orienterbar platsen uppfattades utifrån tydliga gångstråk. Genom att även titta på antalet korsningar stärktes bilden av gånggatunätets sammankoppling då många korsningar indikerar en hög grad av sammankoppling.

**Hur ser tillgången till urbana verksamheter ut?** Bedömningen gjordes genom att besöka platserna och övergripigt värdera antalet verksamheter.

**Hur ser tillgången till park ut?** Detta bedömdes genom att titta på olika grönytor från kartmaterial och på plats. Sedan bestämdes om dessa grönytor kunde anses som park utifrån om det fanns öppna ytor och möjlighet till både avskildhet och flera olika aktiviteter.

**Hur nära är det till vatten?** Bedömningen gjordes utifrån hur långt bort närmaste vattendrag var från stadsdelen genom att titta på kartmaterial.

**Hur ser kvartersformen ut?** Bedömningen gjordes utifrån hur slutna kvarteren var och hur många entréer det fanns mot gatulivet genom studie av kartmaterial och genom platsbesök.



*Gottsunda och Kungsängens läge i Uppsala*

# Resultat

Här sammanfattas resultaten av hur jag tolkat tillgången till de sju stadskvaliteterna utifrån studie av kartmaterial och platsbesök.

## Närheten till city

Gottsunda är en relativt stor stadsdel i relation till dess avlägsna läge från city. Stadsdelen är belägen ca sex km från centrum mätt fågelvägen. Mätte man istället avståndet via befintligt vägnät var avståndet ännu längre eftersom vägarna saknade en rak tydlig koppling mot centrum.

Kungsängen ligger i nära anslutning city, vilket gav hög attraktivitet i sig. Däremot utnyttjades inte närheten till city maximalt då byggnader som bussdepån och Skatteverket hade en barriärverkan rent fysiskt. Dessutom länkades inte gatunätet samman med gatunätet mer centralt, vilket bidrog till att försämra områdets upplevda närhet då en visuell koppling mot staden skars av.

## Närhet till spårstation

Närheten till spårstation var en svårbedömd kvalitet eftersom Uppsala inte har någon spårbunden kollektivtrafik. Gottsunda hade inte någon koppling till en spårstation.

Kungsängen hade inte heller närhet till lokal spårbunden trafik, men att tågstationen i Uppsala nästan gränsar till Kungsängen gjorde att det fanns tillgång till regional spårvägskoppling.

## Tillgång till gång- och gatunätet

Tillgången till gång- och gatunätet skiljde stort mellan områdena. Eftersom Gottsundas äldre delar byggdes under miljonprogramsåren 1965-75 bestod gatunätet av trafikseparerade lösningar där framkomlighet för biltrafik prioriterats framför gångtrafik. Vidare bestod Gottsundas gatunät av många återvändsplatser. Dessutom låg bostadsområden ofta så att träd och grönska bildade barriärer som hindrade gånggatunätet från att enklare kopplas samman. Gånggatunätet inom Gottsundas bostadsområden kunde stundtals kännas påtagligt privata då de inte innehåller mycket genomfarts- gångtrafik. Miljön kring många av gångvägarna ledde ofta igenom storskaliga monotona parkeringar samt baksidor av hus och sparade skogspartier. Känslan var att gånggatunätet vänts bort från platser där människor vistades vilket gjorde att de kändes otrygga.





*Gånggatunätet var ofta frånvänt bebyggelsen i Gottsunda.*

I Kungsängen var gatunätet tydligare infogat i en rektangulär kvartersform. De rakare vägarna gjorde att det blev tydligare kopplingar och mer lättorienterat. Kungsängen var dock inte färdigbyggt och dessutom omringat av många barriärverkande faktorer, som gjorde att området's gånggatunät isolerades från övriga staden. I öster begränsades framkomligheten av att det fortfarande fanns instängslad industrimark. Väl förbi den barriären breder ån ut sig med långt till närmsta bro. Åt söder var framkomligheten bättre för gående. Nackdelen var att området består av tung industri med få målpunkter. Mot Kungsgatan spärras området in av bussdepån som delvis även begränsade framkomligheten mot centralstationen och centrum. I norr fanns koppling mot det centrala rutnätsgångssystemet vilket har många målpunkter och tydlig sammankoppling.



*Gånggatunätet var infogat i en kvartersform. Industrimark med silon begränsar vidarekoppling av gånggatunätet mot öster.*

## Tillgång till urbana verksamheter

I Gottsunda finns det en hel del urbana verksamheter. De flesta var belägna vid Gottsunda centrum men det fanns även längs Hugo Alfvéns väg och till viss grad fanns även mindre verksamheter i vissa bostadsområden. De urbana verksamheterna hade ofta dålig koppling med bostadsbebyggelsen och var placerade för att i första hand vara tillgängliga för bilism. Även om det till viss grad fanns tillgång till verksamheter så låg bostadsdelarna i Gottsunda som avskilda enklaver, dåligt integrerat med verksamheterna och med varandra.



*Urbana verksamheter vid Gottsunda centrum var dåligt integrerad med bebyggelse och främst tillgänglig för bilar.*

Kungsängen var ännu inte färdigutbyggt men många kvarter stod klara. I förhållande till stadsdelens centrala läge och skalan på bebyggelsen så fanns det inte särskilt många verksamheter i området. Några kvartershörn mot gatan inhytte verksamheter men helhetsintrycket var att det i första hand avsågs att vara ett homogent bostadsområde. Det centrala läget gjorde ändå att många verksamheter kunde nå inom rimligt avstånd. Däremot var området delvis isolerat av fysiska barriärer som inhägnade industriverksamheter. Det innebar att närheten och tillgången till många verksamheter försämrades. Att stadsdelen är byggd kompakt gjorde att många bostäder ändå hade nära till de få verksamheter som finns inne i området.



*Urbana verksamheter i Kungsängen var få men ofta integrerad i bottenvåningar av bostadsbebyggelse.*

## Tillgång till park

I Gottsunda var det enda tydliga parkområdet ett öppet område vid Gottsundagipen där det fanns tillgång till både lek, sport och rekreation. Det fanns även många grönområden men dessa kan inte beskrivas som park enligt VAS definition eftersom det var små tätvuxna mellanytor med få funktioner.



*Gottsundagipen är ett parkområde med flera olika användningsmöjligheter.*

Gällande Kungsängen fanns det tiden före den nya bostadsbebyggelsen inte planerat att en park skulle anläggas i området, detta har dock reviderats och av nya plandokument framgår att en ny park är planerad. En mindre park finns kvar i området sedan tidigare. Stadsparken i Uppsala ligger i direkt närhet till Kungsängen. Detta var en populär park som hade ett flertal olika aktiviteter. I nuläget gjorde emellertid parkens placering på andra sidan ån att den inte var tillgänglig för Kungsängen. Ett brobygge som under tiden pågick kommer att bidra till att Kungsängen länkas samman med Stadsparken. Detta gör att området slutligen kommer att få en bättre tillgång till parkmark.



*Brobygge som kopplar samman Stadsparken och Kungsängen över fyrisån.*

## Närhet till vatten

Gottsunda har i högre utsträckning än många andra stadsdelar i Uppsala relativt nära till vatten. Från de södra delarna av Gottsunda var avståndet ca 1,5 kilometer till Mälaren. Detta betydde att stadsdelen hade relativt god närhet till vatten, sett till Uppsalas förutsättningar.

I Kungsängen har direkt närhet till Fyrisån.



## Kvartersform

Gottsunda byggdes under senmodernismen och miljonprogrammet. Kvartersformer från dessa områden ansågs vara mindre attraktiva än många andra typer av bebyggelse enligt VAS. Det berodde på att många kvarter låg öppet placerade och saknade en sluten kvartersform. Det bildades ingen tydlig gräns mellan offentlig och privat mark. Dessutom hade många kvarter i Gottsunda mycket dålig koppling med få entréer mot gatulivet. Det fanns vissa flerbostadshus som var placerade så att tydliga innegårdar skapas. Dessa bedömdes vara mer attraktiva än de helt öppet placerade punkthusen. Däremot saknade även dessa en god koppling med entréer mot ett tydligt gaturum.



*Flerbostadshus i Gottsunda utan tydlig innegård, placerat avskilt från gatuliv.*



*Exempel på kvarterstruktur i Gottsunda*

Kvartersformen i Kungsängen är huvudsakligen slutna kvarter med entré mot både gård och gatuliv. Detta gav en tydlighet mellan privat och offentlig mark. Eftersom innerstadens tydliga slutna kvarter ansågs vara attraktivt enligt VAS kan detsamma även sägas gälla Kungsängen, eftersom området anammar innerstadens kvartersform.



*Tydlig sluten kvarterstruktur med entréer mot gatulivet.*



*Kvarteren i kungsängen är på bilden under uppbyggnad. Idag är flera kvarter färdigställda bland industribyggnaderna.*

## Sammanfattning resultat

I Gottsunda var tillgång till urbana verksamheter den stadskvalitet som tydligast kunde urskiljas. Till viss grad fanns även tillgång till park och en liten koppling till vatten, men dessa var inte tydliga. Annars var kvaliteterna frånvarande.

Kungsängen uppfyllde många av de angivna kvaliteterna. Närhet till city var tydligt då området gränsar mot city. Närhet till spårstation var svårt att bedöma men det centrala läget gav tillgång till järnvägsnätet. Gånggatunätet var begränsat men när området blir färdigbyggt blir situationen bättre. Det centrala läget gjorde att Kungsängens gånggatunät sammanlänkades med det i city. Det fanns ett fåtal urbana verksamheter, men tillgången till dem var likväl god eftersom Kungsängen kan ta del av den centrala stadens verksamheter. Detsamma gällde parkyta. Eftersom Kungsängen ännu inte hade någon egen park så görs anslutningar mot stadsträdgården. Detta gjorde att tillgången på park kommer att bli god i området. Eftersom storleken på vattendraget Fyrisån kunde anses vara större än fem hektar i anslutning till Kungsängen så fick närheten till vatten i detta fall bedömas som god. Kvarterformen var mycket tydlig med omslutna kvarter och entréer mot både gårdar och gatuliv.

# Diskussion

I diskussionen jämförs Kungsängen och Gottsunda med varandra utifrån förekomsten av stadskvaliteter. Sedan jämförs stadsdelarna igen, men de omgivande faktorerna som påverkade stadsdelarna uteslöts. Kvaliteter som kan stärka en stadsdel vid tillbyggnad samt kvaliteter viktiga vid nybyggnad diskuteras. Avslutningsvis diskuteras bedömningen av de sju olika kvaliteterna samt min syn på resultaten.

## Jämförelse av Kungsängen och Gottsunda

Jämfördes Gottsundas och Kungsängens kvaliteter så hade Kungsängen mer av alla kvaliteter förutom tillgång till urbana verksamheter, som var jämn och svårbedömd. Jag upplevde att utifrån de sju attraktiva stadskvaliteter hade Kungsängen bättre tillgång sammantaget, mycket på grund av placeringen i staden. Men när bara områdena i sig studerades och jag bortsåg från omgivande faktorer ändrades resultatet något. Eftersom Kungsängen är en liten stadsdel så var den beroende av de kvaliteter som fanns i dess omgivande närhet utanför stadsdelen. Inget av områdena hade spårburen trafik eller var en del av city, då blir dessa två närheter irrelevanta. Dessutom försvann tillgången till många urbana verksamheter och tillgång till stadsparken för Kungsängen, eftersom de inte var kvaliteter inom området. Jämförde man då Gottsunda och Kungsängen kunde jag konstatera att Gottsunda hade mer urbana verksamheter samt bättre tillgång till park. Den enda kvalitet Kungsängen hade bättre var kvartersform. Detta var en svår jämförelse eftersom den handlade om hur områdesgränser var dragna och dessutom lyfte man bort områdena ifrån sin omgivande kontext. Poängen var att påvisa att Kungsängen var beroende av sin omgivning för att uppfylla närhet till stadskvaliteterna. Kungsängen bidrog inte heller med mycket av kvaliteterna till vare sig själv eller sin omgivande miljö. Således var de enda kvaliteterna som Kungsängen tillförde kvartersform och möjligen på sikt ett bättre sammanvävt gånggatusystem.

## Påverkbara kvaliteter i Gottsunda och Kungsängen

Av de sju stadskvaliteterna var vissa mer påverkbara vid nybyggnation och ombyggnation. Om en ombyggnad av Gottsunda skulle ske för att stärka attraktiviteten genom stadskvaliteter, så är det inte lätt att påverka närhet till city eller till vatten. Dessa kvaliteter var alldeles för lägesbundna och borde istället utvärderas extra noggrant inför nybyggnation av en stadsdel. De faktorer som man kunde fokusera på för att stärka kvaliteterna i Gottsunda skulle kunna vara att göra en tydlig nod för spårburen trafik i riktning mot staden. Vidare bör gatusystemen för gående sammankopplas tydligare och barriärer för dessa överbryggas. Förslagsvis kunde även olika hierarkier i gatusystemet tydliggöras. Vid huvudstråken borde möjligheter för utveckling av urbana verksamheter ses över. Gaturummen kunde förstärkas av byggnader i kvarter som ramar in gatan och förser området med de boende som krävdes för att öka möjligheten till urbana verksamheter. Slutligen kunde en ny större stadsdelspark med möjlighet till flera olika aktivite-



ter anläggas. Dessa punkter kan ses som riktlinjer och utgångspunkter vid nybyggnation eller kompletteringsbebyggelse. De bör inte ses som att det finns en enda rätt modell för bebyggelse av bostadsområden, utan snarare som en bas för arkitektens kreativa arbete.

Kungsängen var i detta skede ännu inte färdigutbyggt och blev därför svårt att bedöma. Gatunätet kunde dock integreras med den centrala stadens gatunät bättre och verksamhetslokaler i bottenvåningarna kunde utökas.

## Utvärdering av kvaliteterna utifrån plats

Kvaliteternas förekomst diskuteras utifrån begreppen och hur de bedömts i resultatet och dess sammanhang i Gottsunda och Kungsängen.

### Närhet till city

Gottsundas avlägsna placering är svårt att påverka. En tydligare koppling mot centrum kan stärka den upplevda närheten. Detta skulle kunna ske med tydliga stråk eller orienteringspunkter som landmärken.

Kungsängens centrala läge gjorde stadsdelen mer attraktiv än Gottsunda. Möjligen skulle det centrala läget ytterligare kunna stärkas genom att överbrygga barriärverkande effekter runtomkring stadsdelen. Eftersom placeringen av en stadsdel inte går att ändra så är det viktigt att reflektera över hur ett område påverkas av sin placering i staden. I det här arbetet har avståndet, närhet till city, bedömts övergripande utifrån stadsdelens avståndsförhållande till centrum

### Närhet till spårstation

Närheten till spårstation kunde egentligen inte bedömas på ett relevant sätt eftersom Uppsala inte har något spårbundet kollektivtrafiknät. Närheten till kollektivtrafik med buss vore möjligen ett mer relevant mått för Uppsala, men eftersom det är en variabel som inte gav utslag i VAS så vore inte det korrekt att använda. Förmodligen skulle etablering av spårnät gynna Gottsunda mer än Kungsängen eftersom det skiljde stort i närhet till centrum. Dessutom visade studien VAS att närhet till spårstation var viktigare än restid med kollektivtrafik.

Eftersom Kungsängen är centralt beläget med gångavstånd till centrum blir effekten av spårstation troligen lägre. Centralstationens nära läge torde vara en faktor som höjer attraktiviteten i Kungsängen, därför att det ger gångavstånd till en regional spårvägskoppling.

### Tillgång till gång- och gatunätet

Gånggatunätet skiljde markant mellan de båda stadsdelarna. I Gottsunda var biltrafiken prioriterad framför framkomligheten till fots. Dessutom fanns det många återvändsgränder och många svårorienterade stråk.

Kungsängens gånggatunät var mer lättläst och tydligare sammankopplat. Däremot fanns flera tydliga barriärer som hindrade framkomligheten och kopplingar till stadsdelen.

### Tillgång till urbana verksamheter

Tillgången till urbana verksamheter var i den här undersökningen bedömt utifrån om jag vid platsbesök uppfattade att tillgången var god. Intressant var att Gottsunda hade en relativt god tillgång till urbana verksamheter, med tanke på att vara beläget så pass långt ifrån city. Det var främst i Gottsunda centrum som dessa verksamheter fanns. Gottsunda var möjligen så pass avskilt från centrala

Uppsala, att dessa verksamheter blev nödvändiga. Stadsdelen blev som en egen stad i staden. Däremot så var handeln dåligt integrerad med bostadsområdena. Detta ledde till att boende fick längre avstånd för att ta del av dessa urbana verksamheter. Att tydligare sammanbinda verksamheter vid Gottsunda centrum och Hugo Alfvéns väg med bostadsbebyggelse och förbättra gåendes koppling till verksamheterna skulle stärka platsens egen identitet som stadsdel med handel. Nu är det snarare ett externcentrum för handel med närliggande men utspridd bebyggelse. Ett ökat utbud av verksamheter samtidigt som stadsdelen kopplas till verksamheterna borde öka attraktiviteten i Gottsunda.

Kungsängens modell med verksamheter i bottenplan gör att verksamheterna integreras bättre i stadsdelen. Även om verksamheterna var få så hade många nära till dem.

#### **Tillgång till park**

Hur god tillgången till park var i Gottsunda berorde nästan enbart på vad som definierades som park. Gottsunda var omgivet av stora öppna grönområden som Gottsundagipen och Vipängsområdet. Dessutom fanns det gott om kvarlämnade skogsdungar i och runtomkring stadsdelen. Rapporten VASs definition av park var dock ett större parkområde med inslag av lek och sportanläggningar. Detta överensstämde med Gottsundagipen som hade fotbollsplaner och nyanlagd lek-park. Övriga grönområden i stadsdelen, vilket är en ganska stor del, kunde inte klassas park enligt VAS. Vipängsområdet var snarare ett strövområde i gammal kulturmark och hade inte den variation av aktiviteter som krävs för att bedömas som parkmark. Bortsett från Gottsundagipen saknade Gottsunda en stor park med möjlighet för många olika aktiviteter. En ny sådan park kunde höja attraktiviteten i området.

Parkområdena runt Kungsängen innehöll möjlighet för flera olika aktiviteter. Framförallt Stadsträdgården

#### **Närhet till vatten**

Eftersom studien om de sju stadskvaliteterna VAS var gjord ur ett stockholmsperspektiv, där staden var belägen med mycket vattenkontakt, var det svårt att bedöma dessa kvaliteter i Uppsala som nästan helt saknar vattenkontakt. Gottsunda låg närmare Mälaren än de flesta stadsdelar i Uppsala, men avståndet är ändå mycket längre än vad som angavs för att mäta närheten till vatten i VAS. Avsaknaden av vatten i Uppsala kan möjligen leda till en högre acceptans för hur långt avstånd som upplevs vara nära till vatten jämfört Stockholm. På så vis kunde möjligen närheten till Mälaren påverka attraktiviteten i Gottsunda.

Liknande resonemang kan tillämpas på Kungsängen. Eftersom Fyrisån inte motsvarade den storlek på vattendrag som användes för att mäta närhet i VAS var det svårt att bedöma dess attraktivitet. Däremot kunde möjligen Fyrisån som enda centrala vattendrag ändå anses attraktiv för Kungsängen. Närhet till vatten är en kvalitet som är svår att påverka i stadsbyggnad om inte ett vattennära läge finns från början.

#### **Kvartersform**

Kvartersformen var förhållandevis lätt bedömt då det tydlig angavs att slutna kvarter med många entréer mot gatulivet var mer attraktivt än öppna gårdar och punkthus. Ur detta perspektiv fick Kungsängen anses mycket mer attraktivt än



Gottsunda. Kungsängen hade uteslutande slutna kvarter med mycket entréer medan gottsunda hade få slutna kvarter och entréer frånvända gatulivet.

## Avslutande diskussion

Bedömningen av stadskvaliteterna enligt metoden beskrivet i detta arbete, utgår i stor utsträckning ifrån hur jag som utfört bedömningen uppfattat kvaliteterna. Därför finns det visst utrymme för att bedömningar, vid olika platser och gjorda av olika personer, kan leda till en viss variation i resultat. Av den orsaken vore det intressant att jämföra hur olika personer på samma plats bedömer stadskvaliteterna för att se om metoden kan valideras, d.v.s. generera upprepbara resultat. Om metoden i sådana fall visar stora skiftningar i resultat, måste bedömningarna i högre grad preciseras och baseras på objektiva mätbara variabler. Ytterligare vore det intressant att jämföra GIS analyser av samma platser med resultaten från denna uppsats. Visade det att dessa båda metoders resultat var näraliggande skulle det stärka metodens legitimitet. Metoden kunde då fungera som ett enklare, snabbare och billigare komplement till större GIS analyser av olika stadsdelar. I mindre kommuner med liten kunskap och svaga resurser skulle en sådan metod kunna fungera för att skapa underlagsrapporter till fortsatt arbete. Det kunde då ge bättre förståelse för hur och vilka platser som kunde utvecklas.

Gällande rapporten VAS, som det här arbetet utgår ifrån, bör man inte ta stadskvaliteterna som en given mall för hur man bygger attraktivt. För det första finns det andra värden och funktioner i staden som inte endast utgår från de direkt närboende. Dessutom är VAS en generaliserande studie som belägger stadskvaliteters förhållande till betalningsvilja. Det innebär att resultaten är genomsnittliga och inte nödvändigtvis gällande i alla specifika sammanhang. Säkerligen finns många andra värden i staden som har stor betydelse för enskilda platser men som inte avspeglas i de sju generella stadskvaliteterna. Rapporten VAS är gjord i Stockholm och samma kvaliteter behöver inte vara attraktiva i andra lägen, även om det finns fog att tro att kvaliteterna kan gälla generellt. Att Rapporten VAS är den enda i sitt slag innebär att den kan ge en ny vinkel inom stadsbyggnadsforskning. Att studien är den enda innebär också att den inte testats, ifrågasatts och verifierats tillräckligt för att anses som vedertagen sanning.

Den här uppsatsen indikerar att det ur stadskvalitetssynpunkt främst är Gottsundas avlägsna placering och dåliga koppling till staden som gör att färre kvaliteter uppnås än i Kungsängen. Eftersom båda områdena själva inte bidrar med så många kvaliteter blir de beroende av hur de kopplas samman med kvaliteter i omgivningen. Givet dessa grunder kan det i det här specifika avseendet hävdas att förutom de kvaliteter som påverkas av läget i staden, så har inte stadskvaliteterna förbättrats nämnvärt sen Gottsunda byggdes, även om kvartersformen blivit mer sluten med fler entréer mot gatan. Detta gäller endast utifrån observationerna knutna till denna uppsats och kan inte generaliseras. Dock så kan frågan väckas om det bör tas mer hänsyn till stadsbyggnadskvaliteterna när vi planerar och bygger i framtiden.

# Källor

Bernow, R. och Sthåle, A. (2011) *Värdering av stadskvaliteter: Pm – Sammanfattning av metod och resultat* [elektronisk] Stockholm: Evidens. Tillgänglig: <http://www.evidensgruppen.se/sites/default/files/RapportStadskvaliteter.pdf> [2012-05-15]

Hillier, B (2007) *Space is the machine: a configurational theory of architecture* [elektronisk] London: Space syntax. Tillgänglig: [eprints.ucl](http://eprints.ucl.ac.uk/11111/) [2012-05-28]

Stockholms läns landsting (2010) *Befolkningstillväxt även framöver*.  
[http://www.tmr.sll.se/rufs2010/rufs/Förutsättningar/Langsiktiga\\_bedomningar\\_av\\_utvecklingen/Befolkningstillväxt\\_även\\_framöver](http://www.tmr.sll.se/rufs2010/rufs/Förutsättningar/Langsiktiga_bedomningar_av_utvecklingen/Befolkningstillväxt_även_framöver) [2012-05-15]

Åström, K (1993) *Stadsplanering i Sverige*. Stockholm: Byggförlaget.

Samtliga flygbilder är hämtade från Eniro. © Lantmäteriet Medgivande i2012/0021

Samtliga fotografier är tagna av författaren.